Ironman Zürich 2010 und die Motocrew

Text: Christina Brauckhoff
In Auszügen: Kurt Zumbühl, Marc Kaufmann, Holger Nithack, Bruno Schmidlin, Urs Heeb
Fotos: Christina Brauckhoff, Kurt Zumbühl

Zum 14. Mal fand der Ironman Switzerland in Zürich auf der Landiwiese statt. Total wagten sich 2'328 Athetinnen und Athleten aus 54 Ländern an die anspruchsvollen Distanzen von 3.8 km Schwimmen, 180 km Radfahren und 42.2 km Laufen. Verfolgt wurde das spannende Rennen von rund 100'000 Zuschauer entlang der Strecken sowie auf dem Wettkampfgelände.

Nach 8:12.40 Stunden, nur 13 Sekunden über dem Streckenrekord, stand der Sieger des Ironman Zurich Switzerland 2010 fest: Ronnie Schildknecht (SUI) verwies den deutschen Swen Sundberg (8:29.18), der in der letzten Laufrunde auf die Führenden noch Boden gut machte, auf den zweiten Platz. Dritter wurde der Romand Mike Aigroz (SUI) in 8:34.24, der die ersten 10 km der Laufstrecke noch mit dem Thalwiler mithalten konnte.

Vom Ironman nicht mehr weg zu denken ist die Motocrew, ein Verbund sportbegeisteter Motorradfahrer und Enthusiasten. Was mit einer handvoll Motorrädern 1995 am Euroman in Zürich begann, ist heute eine ausgewachsene Crew mit gut 120 Fahrer/Innen. Die Motocrew begleitet und unterstützt etliche renomierte Sportanlässe im Ausdauerbereich, wie den Ironman Switzerland, den Swissolympic Gigathlon oder die Radrennsportveranstaltung Tortour. Der typische Motocrew'ler beherrscht nicht nur seine Maschine aus dem „FF", vielmehr bringt er auch eine überdurchschnittliche Motivation für seinen Job und ein hohes Mass an Eigenverantwortung mit. Er sieht sich eher als „stilles Helferlein" im Hintergrund, das Rampenlicht überlässt er gerne den Athleten.

Motopoint – Einsatzzentrale der Motocrew an den Landiwiesen Zürich

Als Spitzenfahrer für den „1. Mann" seit Jahren fest gesetzt ist Marc unterwegs. Er führt das Rennen an, kontrolliert die Streckensicherung und warnt den öffentlichen Verkehr – und verliert dabei nie seinen „1. Mann" aus dem Rückspiegel.

Kurt, einer der Schiedsrichterfahrer, setzt das Rennreglement um – bzw. der Schiedsrichter, der auf seinem Soziussitz Platz genommen hat. Als Schiedsrichterfahrer partroulliert man die Strecke und ist ganz für „seinen" Schiedsrichter da, wenn dieser vor oder hinter den Athleten ein Auge auf diese werfen und Fehler ahnen muss.

Als Medienfahrerin ist Christina mit Iwan, dem Kameramann des Schweizer Fernsehens, unterwegs.

Ganz wichtig sind die Sanitätsfahrer, welche einen Rettungssanitäter oder Rennarzt samt „Notfallbesteck" über die Strecke fahren und dadurch sehr flexibel und schnellstmöglichst auf Unvorhergesehenes reagieren können.

Auch sind „Bikemechfahrer" unterwegs, welche Ersatzmaterial wie Rennreifen und sonstiges Werkzeug samt Mechaniker geladen haben, um zeitnah Unterstützung bei Bedarf leisten zu können.

Sicherungsfahrer runden das Bild der Motocrew ab. Sie sichern die Rennstrecke vor dem ersten und dem letzten Athleten und bringen so auch den wirklich letzten Athleten noch sicher ins Ziel.

Kopf der Motocrew ist Thomas Vögeli, der seit Anfang an mit dabei ist – die im Laufe der Jahre gewonnene Routine merkt man ihm an und was er sagt, hat Hand und Fuss. Er ist nicht nur erfahrener Direktor eines „Flohzirkuses" mit hier im Einsatz stehenden 70 Motorrädern sondern auch Direktor des 90 km langen Fahrradkurses. Und wenn z. B. eine Gemeinde eine Woche vor dem Anlass meint, sie müsse eine Steilabfahrt der Strecke neu mit Rollsplitt versehen (wie tatsächlich passiert), so heisst das, telefonieren, sich mit jenen Leuten treffen und schlussendlich auch kontrollieren, damit der Rollsplitt am Wochenende auch wieder weg ist. Dazu kommen unzählige Baustellen in etwa zwei Dutzend Gemeinden, die am Rennwochenende auch aufgeräumt sein sollten. Am Renntag trudeln dann rund 70 Motorradfahrer ein, die von der ganzen Organisation völlig unvorbelastet all ihre eigenen weltbewegenden Probleme anbringen: „Thomi, kann ich mein T-Shirt eine Nummer kleiner haben?", oder „Hätts käi Milch für de Kafi? - ha Rahm nöd gärn." Und das, während mindestens zwei Handys klingeln, ihm der Funk ins Ohr plärrt und der Chefschiedsrichter ihm auf die Schulter tippt. Während des Rennens ist Thomi mit seiner BMW 1150 GS auf der Strecke unterwegs und meist gleichzeitig an der Spitze, im Mittelfeld, in der Einsatzzentrale und beim Besenmann am Schluss. Und wenn's ihm dann wirklich langweilig wird, geht er auch noch verirrte Athleten suchen, die von der regulären Strecke abgekommen sind. Ein Fulltime-Job!

linkes Bild: Thomas Vögeli (links) Markus Morach (rechts)

rechtes Bild: Thomas Vögeli (auf Töff stehend)

Briefing durch Thomas und Markus mit rund 70 Motocrewfahrern

Mit Markus Morach verliert die Motocrew ihren seit 10 Jahren für die Motocrew im Einsatz stehenden Einsatzleiter. Mit seiner Ruhe und Übersicht hat er das Chaos vor und während dem Rennen in der Einsatzzentrale bestens unter Kontrolle gehalten. Er wird sich weiterbilden und wird die Zeit nicht mehr aufbringen können, dass dieses Amt bei der Motocrew fordert. Mit grossem Applaus und vielen guten Wünschen ist Markus beim Briefing von den anwesenden Motocrewmitgliedern gebührend verabschiedet worden.

Aus der Froschperspektive des simplen Motorradfahrers ist die Welt noch schön und übersichtlich. Morgens um 6.00 Uhr steht die Kaffeemaschine und die Gipfeli bereit, man kann sich seine Leuchtweste und noch andere Ausrüstungsgegenstände schnappen, bekommt seinen Job zugeteilt und macht, was zu machen ist. Das ist in den allermeisten Fällen mit einem Schiedsrichter oder Pressemenschen auf der Fahrradstrecke herumkurven.

Dann gibt es noch die Spezialisten wie z.B. Marc (Spitzenfahrer) oder Holger (letzter Athlet / Besenwagen). Aber auch der zweite und dritte männliche-, und die ersten drei weiblichen Athleten haben ihren ganz persönlichen Bodyguard auf einem Motorrad. Unter anderem darum, damit die Motorradfahrer über Funk der Rennleitung die jeweilige Position auf dem Kurs durchgeben können. Diese Job's haben den gravierenden Nachteil, dass man keine Pause (Verpflegung, Raucher- oder Pinkelpause) machen kann. Dass Marc als Mann der Spitze mit einer relativ leichten und wendigen GS 650 X unterwegs ist, hat seinen Grund: die Spitzenathleten schlagen doch ein ganz gehöriges Tempo an.

Marc Kaufmann (Spitzenfahrer 1. Mann):
„Die Ausgabe 2010 werde ich, zumindest für mich an der Spitze, als „ruhig" in Erinnerung behalten. Dies lag allerdings nicht am Tempo der Athleten, sondern einzig und allein am Umstand, dass sich keiner richtig abzusetzen vermochte. Es war in der Tat auch der erste Ironman überhaupt, wo wir von der ersten Sekunde bis zur Zielankunft an der Spitze immer eine 3 – 6 köpfige Spitzentruppe betreut haben. Dies erleichtert dir die Arbeit als Spitzenfahrer ungemein, da die anfallenden Arbeiten so durch 3 Töff-Fahrer abgesprochen werden. Zumindest beim Team „Spitze Herren" hat dies vortrefflich geklappt. Dies ist ganz sicher auch ein Verdienst der Motocrew-Teppichetage, welche die Teams (wenn möglich) immer gleich besetzt. Mit meiner aktuellen Nummer 2 und 3 fuhr ich glaub's schon den 6. Ironman. So etwas schweisst zusammen.

Dieses Jahr ganz eindrücklich zu bemerken: der Ironman im Laufe der Zeit. Noch nie hat die Verkehrssicherheit so geklappt wie dieses Jahr. Grosses Kompliment an Motochief Thomi, der hier ganze Arbeit geleistet hat. Meine Güte, wenn ich da an vergangene Jahre zurück denke? Damals war ich vorne alleine, Stress pur. Heute klappt das nicht nur mit den Verkehrskadetten, vor mir fährt auch noch gleich ein „Putzer", dieses Jahr fuhren vor dem „Putzer" noch zwei weitere „Putzer-Putzer". In der Tat bin ich dieses mal, zumindest auf Kreuzungen, nie irgendwie in Bedrängnis gekommen. Ausser das eine Mal in Küssnacht, beim letzten Kreisel. Das war aber auch Pech, dass Mutti die Anweisungen des Kadetten nicht befolgt und ihren Opel Astra mitten im Kreisel abgestellt hat. Zum Glück haben Ronnie und Co. mein Handzeichen „Links" richtig gedeutet…. So ein Kreisel lässt sich schliesslich auch mal im Uhrzeigersinn befahren, wird ja in England tagtäglich praktiziert und sollte somit auch in Küssnacht möglich sein. Etwas „nerviger" waren dieses Jahr die Presse-Bikes und Schiedsrichter vorne in der Spitzengruppe. Zeitweise waren die armen Jungs von 20 Motorrädern, div. Ambulanzen und dem Streifenwagen der Rennleitung umzingelt. Solange dies auf der Seestrasse oder in einem der zahlreichen Aufstiege der Fall war, gab's da keinen Einwand. Im Gefälle, da wurde es dann jeweils brenzlig.

Geschichten, die schreibt jede Ironman-Ausgabe wieder neu. Die Geschichte 2010 hat ausgerechnet Motochief Thomi himself geschrieben. Kurz vor dem Start teilt er mir mit, dass er nun losfahre, um die Kilometer-Schilder (alle 10 km) auf der Strecke anzubringen. Diese Info war nicht ganz unrelevant für uns Spitzenfahrer, mussten wir doch jeweils alle 10 km der Zentrale per Funk Meldung erstatten, inkl. Startnummern der führenden Athleten. Auf meine Frage, wie denn diese putzigen Schilder aussehen würden, gab's die Antwort „Es sind so Schilder mit Zahlen drauf." Ah cool, dachte ich. Sollte ich sie nicht erkennen, so kann ich notfalls auch die Meldung absetzen „Zentrale von Moto1: Spitze hat eben km „generell 50" passiert." Also kam ich da, mit dem ganzen Tross im Rücken, auch schon nach km 10 auf das erste besagte Schild zugeflogen. „Aha" denke ich, „so sehen die also aus." Funkspruch perfekt abgesetzt, ebenso wie den 20-er und den 30-er Funkspruch. Dann ein Knistern und Knacken im Funk „Zentrale von Mototom (Motochief hat sein Funkkürzel kurzerhand in „Mototom" umbenannt wohl in der Hoffnung, inkognito zu bleiben). Bin bei km 50." Wie… Was… Das wird knapp. Von nun an gab's ein Rennen gegen Mototom. Kurz nach Meldung

meiner 40-er-Marke befand sich Mototom bei km 60 (von 90). Nee, dachte ich. Thomi, mein Freund, dich überhol ich heute mit der Spitze während der Jalonage. Die 50-er passiert, die 60-er auch, ohne dass von Mototom eine Meldung kam. Dann meldete er die Platzierung der 70-er-Marke. Gleich hab ich dich, mein Freund… dachte ich. Überholt habe ich den Mototom jedoch nicht. Teufelskerl! ….aber auch Kilometerschilder habe ich auf den letzten 20 km komischerweise keine mehr gesehen..."

Meine absolute Lieblingsgeschichte allerdings, die schrieb der Ironman Ausgabe anno 18.. irgendwas. Damals, als die Velostrecke noch irgendwo vor Stäfa direkt auf die Forch geführt hat und dafür 3x und nicht nur 2x absolviert werden musste. Im selben Jahr haben wir auch den neuerschaffenen 70.3 in Rapperswil gefahren (mit 2 Velorunden) sowie den Bodensee-Triathlon (mit 2 ¾ komma irgendwas Runden)… Und da hab ich halt ein „Gnusch" mit der Rundenzahl bekommen. Aufgefallen ist mir dies damals, nach der ersten Zieldurchfahrt. „So," dachte ich, „noch einmal und dann ist es geschafft." Noch 1x? Oder doch noch 2x? Damals gab's das ganze Funk-Gerummschel noch nicht, also war ich auf mich alleine gestellt. „Come on", dachte ich „was hat der Motochief jetzt nur schon wieder gesagt? Fahren wir die Runde 2x oder 3x?" Die Ängste und Nöte eines Spitzenfahrers. Damals gab's auch noch keine Putzer, oder Putzer-Putzer vor mir. Da wo ich war, war die Spitze. Somit war ich wirklich auf mich alleine gestellt. Ich malte mir bereits aus, wie die Zeitungen mit den 4 Buchstaben im Sportteil anderntags wohl berichten würden (SKANDAL: Spitzenfahrer schickt Triathleten eine Runde zu früh auf die Laufstrecke!) Ich befand mich auf meiner zweiten Runde auf der Seestrasse Richtung Stäfa, soviel war sicher. Retten konnte mich nur der Athlet selbst, der damalige Seriensieger Oli (Oliver) irgendwas. Der musste es schliesslich wissen. Also fuhr ich sachte neben ihn und es entwickelte sich in etwa folgender Dialog:

Ich: „Alles klar?"
Oli: „Hä?"
Ich (lauter): „Scheiss Fahrtwind – alles klar?"
Oli: „Ok. Aber bereits zu heiss."
Ich: „Hä?"
Oli: „Scheiss Fahrtwind – ok. Aber bereits zu heiss."
Ich (brüllend): „Na, zum Glück sind's nur 2 Runden."
Oli (auch brüllend): „Wieso 2? Es sind doch 3?"
Ich (brüllend): „Sag ich ja: 3 – scheiss Fahrtwind.""

Der Tag eines Ironmans hat es als Motorradfahrer in sich, ist es doch ein sehr intensiv erlebter Tag. Konzentration auf 200 % geschraubt, die Adrenalinschübe kommen in kurzen aber regelmässigen Abständen und um dich herum tobt der Wahnsinn. Und was die Anekdoten betrifft, eigentlich müsste man am Abend jeden Motorradfahrer befragen und die Geschichten aufschreiben. Kurt Zumbühl erlebt beim Ironman irgendwo im Zürcher Oberland, wie in einem kleinen Ort ein Bus auf einen Athleten auffährt und diesen nicht überholen kann.

Kurt Zumbühl (Schiedsrichterfahrer):
„Ich kann den Bus und den Athleten nicht überholen wegen enger Fahrbahn und Gegenverkehr. Das geht sicher zwei Minuten und der muntere Redeschwall meines weiblichen Schiris verstummt. Dann, schwupps, vorbei an Bus und Athleten. Der hat's im hinteren Mittelfeld nämlich nicht so furchtbar eilig und dürfte froh sein, wenn er die Distanz über die Runden bringt. Kurz darauf knurrt es von hinten: „Eigentlich hätte ich den Saukerl mit der roten Karte rausnehmen müssen." – „Hä?" – „Wegen verbotenem Windschattenfahren!" – „Hääääää?" – „Den Busfahrer natürlich!"

Vom Mann an der Spitze zum Mann mit „Besenwagen" am Schluss: Holger. Bereits an einem vorhergehenden Anlass hat Thomas Vögeli zu Holger Nithack mal die Bemerkung fallen lassen: „Holger, Deine BMW ist…. um es einmal so auszudrücken… nicht mehr die Schnellste. Also fährst du am Schluss. Und im Feld fahren so einige BMW's mit. Wenn Deine Maschine oder eine andere BMW Teile verliert, hälst Du an und machst mit dem Besen wieder sauber. Ich will für die Athleten eine Rennstrecke, keinen Schrottplatz." Der Mann hat so seine Erfahrungen…

Holger Nithack (letzter Athlet / „Besenwagen"):
Langsamste Fahrer? Nun, mit einer gut ausbalancierten BMW 1100 GS ist das kein Problem, auch mal eine Viertelstunde im 1. Gang mit schleifender Kupplung zu fahren. Quasi 10 km Spurgasse. Dafür braucht es einfach ein Motorrad, das vernünftig die Spur hält und einen Fahrer mit viel Geduld. Das Topcase war dazu da, den 3. und 4. Gang während der Tour zu deponieren. Gebraucht wurden diese nämlich zwischendurch nicht.

Ich bin um 9.00 Uhr auf das Motorrad gestiegen und um 16.50 Uhr wieder runter vom Bock. Und zwischendurch einfach nur gefahren. Essen unterwegs ist ja ebenso einfach wie bei den Fahrradleuten. Nur das mit dem Turbopinkeln der Veloritter – dabei stell ich mich noch etwas ungeschickt an…

Anfänger werden gerne mal mit den Spitzenfahrern mitgeschickt. Weil die nämlich die Steigungen mit so etwas Ähnlichem wie Tempo meistern. Wer jedoch mit den armen Unseligen am hinteren Ende der sportiven Nahrungskette sein Dasein fristet, braucht Nerven, Bowdenzüge und Kupplungshände aus Stahl bzw. Stahlseil!! Ebenfalls hilfreich (und für 2011 schon in Arbeit) wäre ein schwenkbares MG im Topcase. Denn als Besenmotorrad hat man ja gleichzeitig 2 – 4 Augen auf die vor einem sterbenden Velosklaven gerichtet, während weitere 6 – 12 Augen

nötig sind, die vollends durchgedrehten Verkehrsteilnehmer HINTER MIR in Schach zu halten.

Holger mit seinem „Bewesenwagen"

Normalerweise denke ich ja immer, wenn ein Automobilist haarschaf an einem Pedalritter vorbeizieht: „Dumpfbacke! Schlecht gezielt!" Aber beim Ironman ist das anders: da habe ich plötzlich die Verantwortung für die Drahtesel. Und so betrachtet habe ich es mir zur Aufgabe gemacht, wenigstens keinen von ihnen durch stupide Autofahrer von hinten abschiessen zu lassen. DAS war die eigentliche Challenge für mich.

OK, irgendwann kam dann plötzlich noch mal per Funk die Ansage: „Du, da GAAANZ hinten sind noch zwei Velofahrer kurz vor dem Zusammenbruch." – „Ja, weiss ich, ich bin direkt hinter ihnen" antworte ich. „Nein", heisst es dann, „die sind hinter DIR!" Die hatten sich kurz verfahren und waren erst hinter mir wieder zur Strecke zurück gekehrt. Ja nu, wie auch immer: der Besenmotorradjob für 2011 ist vergeben. Ich fand's genial!"

Der Ironman ist eine Veranstaltung, dessen Bann man sich nur schwer entziehen kann. Man feuert die Athleten an, man ist selbst im Einsatz und gibt alles und andere wiederum helfen einander, wenn gerade noch ein paar Hände mehr benötigt werden. So auch zwei rüstige Rentnerinnen, die einem jungen Athleten aus England bei seiner Reifenpanne kurzfristig Schützenhilfe geleistet haben. Einfach so…:

Auf der Strecke unterwegs und meist an der Spitze zu finden: Pressefahrer mit Fotografen und solche mit Filmkameras für das Fernsehen.

Christina Brauckhoff (Pressefahrerin Schweizer Sport Fernsehen):
„Mir stellt sich auch dieses Jahr wieder die Frage: wen oder was fahre ich? Die Spannung steigt. Die Schiris sind vergeben. Ok. Die Ersatzräder auf den entsprechenden Motorrädern montiert, auch das wird nicht mein Job sein. Die Sanitäter haben sowieso ihren Lieblingschauffeur geordert, da bin ich also auch draussen. Presse. Aber wen? Während ich genüsslich plaudere und in mein Gipfeli reinbeisse schreit's auch schon aus der anderen Ecke: Christina!!! Ui – mein Job ruft! Ein dicker Knutschi für Einsatzleiter Markus: ich habe einmal mehr den Kameramann vom Schweizer Sport Fernsehen hinten drauf. Iwan und ich sind also für heute das Gespann, welches wieder Jagd auf Ronnie Schildknecht machen wird. Der Arme, er wird irgendwann an Verfolgungswahn leiden, wenn er den Ironman Zürich weiterhin mitmacht: bereits zum 3. Mal hängen meine Aprilia Pegaso 650 „Elli" & ich an seinen Fersen und lassen ihn mit dem Kameraauge nicht einen Moment unbeobachtet.

Christina Brauckhoff mit Kameramann Iwan vom SSF

Die Vorstellung geht schnell: Iwan – Christina – Elli. Mein Glück: Iwan fährt selbst auch mal Motorrad, nicht viel, aber zumindest bekommt seine Triumph keinen Standschaden. Somit weiss ich, dass er sich einigermassen vernünftig hinten drauf verhalten wird. Das es sowieso eine spannende Sache ist, wenn man einen hampelnden Kameramann hinten drauf hat, ist ja bekannt. Dazu gibt es gratis Nackenschläge, wenn die Kamera gegen den Helm dotzt, Würgegriffe, wenn sich Herr Kamermann mal eben im Stehen dann doch kurzfristig festhalten muss, Schlenker zu beiden Seiten, weil ein Bild aus einer unteren Perspektive ja auch noch gut kommt und man dafür die Kamera natürlich erst drehen und dann tiiiiiief runter neben das Motorrad halten muss, dazu kleine Bitten wie: näher ran. Lass ihn vorziehen. Zieh füre!!! Schnell!!! Wo sind viele Zuschauer? Wo ist es schön? (Sag mal als Bernerin einem Basler Kameramann, wo es in Zürich schön sein soll…) Nun, nicht nur die Konzentration ist gefordert, auch das Erinnerungsvermögen im gleichen Masse.

Die Aufholjagd beginnt, denn Ronnie ist natürlich schon längstens auf der Strecke, wenn Herr Kameramann beim Motopoint eintrudelt. Also los. Die Blitzer an der Seestrasse in Zürich kenne ich nun – sie mich im Fall nun auch. Alle. Zu beiden Seeuferseiten. Um es noch einigermassen vertreten zu können, lasse ich die Pegaso nicht so extrem fliegen – trotzdem sind wir flott unterwegs und rollen das Feld von hinten auf. Irgendwann dann kommt ein Pulk in Sicht: die schon er-

wähnten Spitzenfahrer mit ihren motorisierten Bodyguards, weitere Motorräder mit Kameraleuten, Presse, Sanitäter, Schiedsrichter und ein Sanitäterwagen macht den Abschluss der Gruppe. Dazwischen Baustelle, gesperrte Strassen, Gegenverkehr, Verkehrsinseln (diese dann auch schon mal von der anderen Seite genommen, was Iwan zu einem „Wow – coooool!" veranlasst.) Unser Chef vom 1. Mann war bereits vorgewarnt: Marc, ich werde irgendwann in deinem Rückspiegel auftauchen! Und da waren wir dann, versucht, einen ersten heissen Blick auf Ronnie Schildknecht zu bekommen. Was für ein Gedrängel. Irgendwie wollten das wohl gerade alle Presseheinis. Die ersten Bilder sind in der Kiste und ich ziehe vor zum ersten grossen Kreisel und lasse Iwan springen. Coole Stimmung hier. Musik vom feinsten und schon zu dieser frühen Morgenstunde sind die Leute auf der Strasse. Ok. Nicht alle. Viele stehen auch mit ihrer Kaffitasse auf der Veranda, noch im Morgenmantel eingewickelt und schauen sich das Spektakel der Gestörten von oben an."

Urs Heeb („Putzer" / Vorausfahrer):
„Nach dem Briefing ruft Markus: „Ich brauche zwei Freiwillige!" Das war mein Ruf – also los… Der Job war „einfach" – kurz vor den Ersten starten und die Verkehrskadetten, Sicherungsposten und Publikum wecken – und loooos… um nach 20 km von Thomi wieder gebremst zu werden, wir waren zu weit voraus. Also auf Marc und Anhang warten. Wir sehen sie, also immer mit Sicht im Spiegel voraus und die Sicherungsposten wecken. Im Berg dann das Gefühl des Ausspannens. Denkste! Marc kommt schon mit der Spitze angerauscht (im Berg!). Zwischendurch immer wieder mal Christina mit TV vorbei lassen, damit der Kameramann dann in akrobatischen Einlagen vom Bike springen kann."

Urs Heeb als „Putzer" im Einsatz.

Christina:
„Immer wieder rollen wir neben Ronnie und die anderen, bekommen schöne Bilder, lassen uns mal zurückfallen oder ich gebe „Elli" die Sporen: „Füre!" Jawoll ja! Hinterher erzählt mir Iwan, dass er zwischendurch die Augen zugemacht hat, er wollte einfach nicht die Kurven sehen. Und ja, auch irgendwann der entsetzte Ausruf von hinten in mein Ohr „Das ist ja Rollsplitt!" – Ui ja, Iwan mag ihn wohl auch nicht, wenn er mit seiner Triumph unterwegs ist. Ich wusste vom Briefing durch Thomas, es ist gewischt. Trotzdem obacht! Also habe ich „Elli" ihren Weg finden lassen, vorbeifliegend an der Meute das Loch hinunter. Iwan hat sich (glaube ich) ganz klein gemacht…"

Urs:
„Vor der Abfahrt nach Küssnacht das kurze Stossgebet, dass der Rollsplitt auch wirklich auf dem Streckenabschnitt abgesaugt ist und ab die Post… „What a feeling", wenn man mit einem guten 70er bis 80er im Ortsgebiet Küssnacht runter donnert im Wissen, dass die Spitze nur rund eine Minute hinter einem gleich schnell dort runter kommt… Und dann ein vorschriftsmässig fahrender Automobilist, welcher unsere Hupen, Lichthupen, Trillerpfeifen und Handzeichen zum schneller fahren nicht interpretieren kann. Wieder auf der Seestrasse langsames runterfahren der Herzfrequenz und mit ca. 45 km/h immer ein paar hundert Meter vor dem Konvoi des 1. Mannes her."

Christina:
„So vorne im Feld mitfliegen zu dürfen, das ist schon eine tolle Angelegenheit. Aber auch recht heisse Kiste, weil plötzlich immer wieder alles zusammenkommt: Velo von hinten, von der Seite, von vorne, Kurven, die mit genügend Geschwindigkeit genommen werden müssen, weil einem sonst das Velo im Kreuz hängt. Die Spinner bremsen ja nicht. Man schiesst also mit 80 Sachen in eine Ortseinfahrt, neben deren Ortseingangschild einem noch schön die Ziffern „30" entgegenprangern! Das geht noch nicht mal auf, wenn man sagt: das zählt pro Reifen. Dann die anderen Bodyguards, die einen sonst immer freundlich anwinken, wenn man sich mit seinem TV-Menschen vorbeirödelt, damit er wiederum die besten Bilder einfangen kann. Sie schützen ihre Veloleute mit ganzem Einsatz. Noch während wir am filmen sind, kommt da „plötzlich" einer von ihnen zwischen Kameramann und Athlet. Menno, unser Bild ist nun besch…. Schön. Ach nee, er muss ja, sein Athlet hat den anderen überholt. Also hat man als Fahrer seine Augen nicht nur im linken & rechten Rückspiegel, sondern noch seitlich nach rechts und links, nach vorne und hinten, oben und unten, ob von irgendwo noch ein anderes Velo kommt, ein Bodyguard oder ein Einsatzwagen mit Gehupe und Geblinke. Und da wir ja alle auf öffentlichen nicht gesperrten Strassen unterwegs sind, gibt es auch noch netten Gegenverkehr. Dieses mal im positiven Sinne wirklich nett: die, die uns entgegen gekommen sind, waren allesamt klasse, haben langsam gemacht und sind ausgewichen. Letztes Jahr war das nicht immer so…."

Urs:
„Und ab durch die Landiwiese weiter Richtung „Heartbreak Hill" (Kilchberg)! Auch hier mal wieder mit einem kräftigen Luftstoss in die Trillerpfeife die Verkehrskadetten und Kapos wecken bevor es den Hill hoch geht. Mit schleifender Kupplung nähert sich die Spitze des Ironmans der Menschenmenge. Unglaubliche Szenen präsentieren sich hier. Mit pfeifen und hupen bahnt man sich seinen Weg durch die Zuschauer, die so für die Athleten freigeräumte Strasse bietet nicht viel mehr Platz als ein Motorradlenker breit ist. Und selbst diesen „Freiraum" müssen sich Mann und Maschine erkämpfen. Oben nur kurze Verschnaufspause und dann die engen Kurven in Kilchberg runter zur Seestrasse, der Polizist auf der Kreuzung die Ankunft der Spitze ankündigen und weiter, zurück zur Landiwiese…"

Christina:
„Heartbreak Hill"! Für Iwan was Neues Cooles, für mich als Driver vollste Konzentration. Wir schrauben uns die Kurven hoch, dann häufen sich die Menschen zu beiden Seiten, bis die Strasse als solche vor lauter Menschen nicht mehr zu sehen ist. Bergauf, Iwan steht auf, mir drückt's die Gurgel zu, die Kamera dotzt auf meinen Helm, die „Elli" schaukelt, Iwan lehnt sich weit nach vorne, die Menschen jubeln – super! Bild ist im Kasten. Oben kann ich wieder atmen, der Würgegriff ist gelockert. Iwan positioniert sich, ich kann „Elli" eine kurze Pause gönnen. Und schon kommen sie reingeflogen: der 1. Mann und Marc vorab! Man muss schon zugeben, so was sieht dann schon cool aus! Also Kamera gezückt und für's Fotoalbum ebenfalls ein paar Momente dieser Stimmung eingefangen. Die Meute fliegt an uns vorbei, Iwan wieder geladen (mittlerweile sind wir ein eingespieltes Team) und die „Elli" lässt es fliegen: „Füre!" Was Iwan nicht weiss: es geht kurvig bergab. Seinem - etwas undefinierbaren - Laut nach zu urteilen, habe ich die Geschwindigkeit gedrosselt – wir holen die Spitze auch etwas unterhalb wieder ein, muss ja nicht jetzt sofort sein. Sobald Iwan seine Augen wieder auf hat, wird die Kamera in Position gebracht und ich kümmere mich darum, dass „Elli" uns genau dorthin bringt, wo er die besten Bilder mitlaufen lassen kann.

Fertig. Cool. Ab zum Motopoint. Iwan geht zu seinem Chef, seine Ergebnisse zeigen. Ich finde es noch irgendwie toll, schon so früh mit dem Job (vorerst) durch zu sein. Komisch ist nur irgendwie, dass es noch so früh ist… „Gehst du nicht auf die 2. Runde?" 2. Runde? Wann – jetzt?! Ich Dubbel hab die zweite Runde verpennt, das kann auch nur mir passieren! Mein Kameramann Iwan nimmt's gelassen und holt sich neue Order seines Chefs, wo wir noch mal Bilder von der Spitze machen müssen. Diesmal wird es im Züristadtgebiet eine Aufholjagd inmitten aller fahrenden Athleten. Donnerwetter, da ist dann aber mal was los und mehr als nur 200 % Konzentration gefordert. Kurz darauf haben wir einen tollen Punkt erreicht mit herrlichem Blick auf den Zürichsee. Der schönste Hintergrund für ein tolles Bild. Und wir müssen nicht lange warten, da kommen sie auch schon. Bingo! Bild im Kasten und zurück.

Iwan, „mein" Kameramann SSF, Marc, der als Spitzenfahrer den „1. Mann" ankündigt

Iwan lasse ich an der Laufstrecke springen, ich selbst habe nun knapp 45 Minuten Pause, bis ich ihn wieder einsammle. Mittagessen. Pause is' nicht, weiter geht's. Und keine Minute zu früh, denn da kommen Ronnie und Mike (Ausreisser und doch wieder Eingefangener) in trauter Zweisamkeit angetrabt. Die ersten Bilder sind auch hier im Kasten, Iwan huckepack und weiter, den Einstieg in die Laufstrecke aufnehmen. Wir fädeln uns ein und haben einmal mehr das Glück, gleich hinter Ronnie einscheren zu können. Super. Und wieder: Würgegriff, Geschaukel, Dotz an den Helm, Iwan steht, Kamera läuft. Spurgasse mit wackligem Kameramann, dazu Bordsteingefahr oder wahlweise Hecke oder Absperrgitter, tuckern wir im 1,5 Gang mit schleifender Kupplung hinter (…."netten Rückansichten") hinterher. Ein Teil der Laufstrecke ist mir bekannt, Anweisung an Iwan: „Ruhig halten, ist sackeng hier!" Und weiter. Dann wieder neu in die Laufstrecke einfädeln, denn nicht alles ist mit einem Motorrad gut passierbar, und Ronnie erneut mit dem Sucher der Kamera einfangen. Klappt. Bei den Verpflegungsständen bekommen auch wir Bananen, Cola, nasse Schwämme angeboten – doch irgendwie hat keiner von uns eine freie Hand. Einmal mehr eine sehr enge Stelle passieren, da wird's dann auch Iwan etwas mulmig, haben wir doch vorhin schon eine Pylone touchiert. Muss man auch erst mal hinbekommen: Touchierung einer grossen Pylone mit dem Fuss des Kamermanns (ungewollt natürlich) und diese macht einen astreinen Looping um dann wieder richtig in Richtung UND auf der Linie erneut Stellung zu beziehen. Aber es geht alles gut, das Eisengitter steht noch, der Baum auch.

Am Ende steigt Iwan ab und ist begeistert: hat er doch manchmal die Augen schliessen müssen (von dem Soziussitz war manch Kurve wohl etwas furchteinflössend), ist er aber auch zwei mal auf dem Rückweg fast eingeschlafen. Demfall war es wohl eine gute Fahrt…

Auch ich bin k.o. und brauche eine Pause, runter kommen, Augen kurz zu machen. Nichts geht mehr und ich merke, nicht nur mir geht es so, auch die anderen Motorradfahrer haben gerade einen schwachen Punkt, auch sie sind ziemlich gefordert worden und brauchen eine Pause, zu der wir auch Seitens der Einsatzleitung ausdrücklich aufgefordert werden. Auch wenn man „einfach nur so" rumfährt, es ist – neben dem, dass es Spass macht – unheimlich anstrengend und braucht sehr viel Konzentration. Ich fand den Ironman 2010 einmal mehr wieder klasse, dabei zu sein, die letzten Athleten nach dem Hauptjob mit dem Kameramann „nach Hause" zu bringen."

Urs:
„…und es folgt der letzte Job des Tages: die letzten (wirklich die letzten?) Athleten werden jeweils durch einen oder mehrere Motorräder vom Opernhaus, über die Landiwiesen bis zum Hill und zurück zur Landiwiese eskortiert. Das heisst, mit Pfeife und Hupe machen wir den Weg frei für die Radfahrer, während das Marathonpublikum meint, es müsse sich auf der Rennstrecke breit machen."

Christina:
Ich hatte den 3.letzten Fahrer, einen Japaner, im Schlepptau der sich ganz lieb für dieses Ehrengeleit bedankt hat. Good luck – hoffentlich hat er es noch mit der Laufstrecke geschafft…"

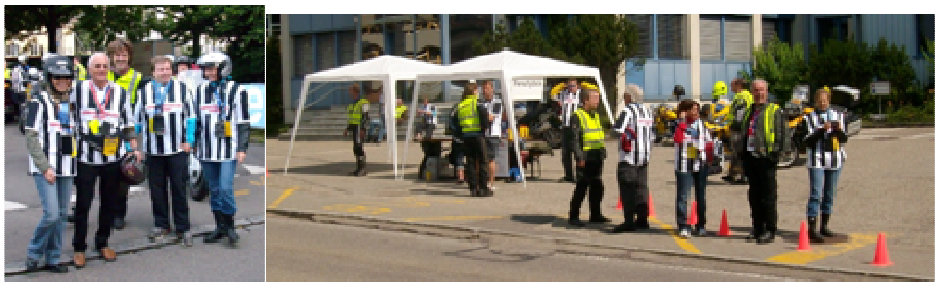
Aus der Sicht eines Schiedsrichterfahrers zeigt sich der Ironman Zürich 2010 mit folgendem Gesicht:

Bruno Schmidlin (Schiedsrichterfahrer):
„Mir hält plötzlich „mein" Schiedsrichter seinen leeren Strafzettelblock vor die Nase und meint trocken: „Wir müssen umdrehen, ich hab' keine Zettel mehr!" Kein Wunder, hat er doch diese eifrig und emsig die ganze Zeit an die Athleten verteilt, während er sich als sein bevorzugtes Jagdrevier die Baustelle ausgesucht hat, durch die ich ihn einige Zeit gefahren habe. Immer wieder hörte ich das Wort "wenden bitte" in meinen Ohren und schon pickt er sich ein paar Sünder, welche wir nach der Baustelle mit einer gelben oder gar schwarzen Karte "bestrafen". Schnell ist es eingespielt: ein Tippen auf meine Schulter = weiter nach vorne fahren.

Dann gibt es eine neue Anweisung: „Näher ran, den da, mit der blauen Hose, diesen mit dem roten Helm. Noch näher ran!" Hallo? Wie soll ich da näher ran, wenn die Athleten alle geschlossen im Pulk fahren? Also gut, so schiebe ich mich langsam zwischen die Velos, bis der Herr Schiedsrichter genau neben jenem armen Sündenbock ist, dem er auch gleich die Leviten vorliest. Diskussion zwecklos! Nach einer meist gelben Karte, ein paar nicht immer freundlichen Worten des Athleten an den Herrn Schiedsrichter fächert dieser die Strafkarten mit ihren schwarzen, gelben und roten Farben vor sich in der Hand und meint wieder trocken zum „uneinsichtigen" Velofahrer: „…nun, ich kann auch eine andere Farbe nehmen, eigentlich hättest du gelb, aber daraus kann noch schwarz werden, was du eigentlich verdient hast!" Tippt mir auch schon wieder auf die Schulter. Vorwärts.

Mit einem Mal wackelt das ganze Gebilde Motorrad-Fahrer-Schiedsrichter. Was macht der Schiri bloss hinter mir??? Ich balanciere Mann & Maschine wieder neu aus, da heisst es: „Fahr mich mal zu dem da vorne. Ich muss was mit ihm besprechen." Da vorne? Ok, ein weiterer Schiedsrichter, ebenfalls auf einem Töff. Also daneben fahren, kurzer Blickkontakt zum anderen Töff-Fahrer und Spur halten, Gleichgewicht auspendeln, denn der Herr Schiri hängt sich zu seinem Kollegen nach rechts rüber, ausbalancieren, die Velos im Rückspiegel beobachten, die Baustellenunebenheiten erfassen, Gegenverkehr realisieren, keine Pylone umfahren und den Abstand zum neben mir fahrenden Motorrad einhal-

ten - und das für Minuten. Dem Töff-Fahrer neben mir geht es gleich, auch er, hoch konzentriert, jede Delle in der Baustelle beobachten, jede Fahrrinne kontrolliert und bereit, schnellstmöglich wieder Balance zu halten. Kurze Blickkontakte um auf gleicher Höhe zu fahren! Ich muss sagen, in dem Moment ist es mir doch ziemlich warm geworden, obwohl wir noch früh unterwegs und erst auf der ersten Runde sind. Konzentration pur. Dann die Erlösung: tipptipp auf die Schulter => vorwärts. Durchatmen.



Schiris und eine gut besuchte Penaltybox.

In der ganzen Zeit von 8.00 – 14.00 Uhr, in dem ich mit dem Schiedsrichter auf der Strecke unterwegs war haben wir nur 3x für einen ganz kurzen Moment angehalten: verteilte Strafzettel in der Penaltybox abgeben, neuen Block Strafzettel fassen und einmal ein kurzes Zusammenstauchen eines bösen bösen Velofahrers. „Den da, los, den da vorne, der muss anhalten. Fahr neben dem." Dies ist eine klare Ansage, der Schiri weiss was er will. Kaum stehen wir neben dem bösen bösen Velosünder, nutze ich die einzig mir verbleibende Chance, um mir eine Zigarette anzuzünden. Also hopp, Helm runter, Zigi anzünden und - ….tiptiptip…. – soviel dann zum Thema Pause… Mein noch zu Hause geschnürtes Lunchpaket hatte keine Chance, auch nur krümelweise unterwegs verspeist zu werden.

Los geht es - "Jagd" auf erneute Sünder die zum Teil wortwörtlich "bestrafet" werden wollen! Der Zielhang "stresst" und beeindruckt mich am meisten, die aufgebauten Gitter, welche dafür da sind um Passanten, Fans und Neugierige abzuhalten den Athleten zu nah zu kommen, werden kurzerhand überklettert oder gar abgebaut, um noch näher am Geschehen Teil zu haben. Zum Leid der Motorradfahrer, denn diese sind doch einiges breiter als ein Athlet mit seinem 2-Rad. Blick weit nach vorne, Geschwindigkeit halten, touchierten Rückspiegel ausbalancieren. Mit rund 20km/h fahren wir hupend und "fluchend" den Athleten hinterher, den Blick immer an 100erten Orten, um einen unachtsamen Zuschauer nicht zu übersehen, welcher sich aus der Menge plötzlich auf die ohnehin schon zu enge Gasse springen könnte um sein "Idol" anzufeuern!

Nachdem mein Einsatz mit dem Herrn Schiedsrichter auf der Velostrecke zu Ende ist, legt sich auch allmählich die Anspannung. Anstrengend war's, interessant und ein absolut eindrücklicher Tag. Der Zusammenhalt der Motorradfahrer untereinander, mich in dieses tolle Team integrieren zu können und ebenfalls einen guten Job zu machen, dass war schon eine Herausforderung. War es doch mein erster Ironman-Einsatz und mein 2ter Einsatz dieser Art überhaupt. Entsprechend unsicher war ich heute Morgen beim Start. Auf der Hinfahrt gleich 2 Mal Be-

kanntschaft mit einem ortsansässigen Blitzer gemacht, daraufhin gleich einmal verfahren, du meine Güte, was das wohl für einen Tag geben wird. Als ich abends zu Hause war, hat mich die Müdigkeit schnell eingeholt. Toll war's und ich bin nächstes Jahr wieder mit dabei."

Auch wenn man keine der Spezialjobs wie „die Spitze" hat und „nur" Schiedsrichter, Sanitäter, den Rennarzt, Velo- und Töff-Mech oder die Presse durch die Gegend schaukelt, das Team-Gefühl und das Wissen, dass man sich auf seine Kollegen/In auf dem Motorrad neben sich auch in den wildesten Situationen bedingungslos verlassen kann, ganz einfach, weil alle wirklich Motorradfahren können, ist einfach genial. Eigentlich ist die eigenen Aufmerksamkeit schon völlig absorbiert von der Situation um sich herum (die Rennfahrer, Fahrbahn, Baustellen, Zuschauer, Signalisation, Gegenverkehr, Strassenbeschaffenheit etc.) und dem Gequassel von deinem Passagier, dass man einfach keine Konzentration mehr hätte, zu raten, was der Kollege auf dem anderen Motorrad gerade im Sinn hat oder wie er dich gefährden könnte.

Und auch wenn man all den Organisationstrubel nicht um die Ohren hat, ist man am Abend, vor allem wenn man dann noch nach Bern, St. Gallen, Basel oder Glarus nach Hause fahren muss, rechtschaffend müde. Denn die 200 % Konzentration die es braucht, fordern auch ihren Tribut. So ein Ironman-Tag besteht aus früh aufstehen am Sonntag, langen Arbeitszeiten, kaum Schlaf oder Erholung, eher Fastfood, aber vor allem: es ist ein supertoller Tag mit saumässig guter Stimmung und einer absolut genial eingespielter Motocrew!

Von uns Allen ein ganz dickes Lob an Thomi, Markus, Silvan, Big-T, Nadja – die ganze Leitung der Motocrew - ihr habt auch dieses Jahr wieder einen ganz hervorragenden Job gemacht!

Thomas Vögeli *("Small-T")*
Motocrew-Chief

Silvan Flück
Rennleitung / Motocrew-Deputy Chief I.

Markus Morach
Ironman Einsatzleiter

Thomas Meyer *("Big-T")*
Motocrew-Deputy Chief II.

…und ***Nadja Paepke***
Ironman Einsatzleiterin Stv

Christina Brauckhoff
Autorin & Crewmitglied

Marc Kaufmann
Co-Autor

Kurt Zumbühl
Co-Autor

Holger Nithack
Co-Autor

Bruno Schmidlin
Co-Autor

Urs Heeb
Co-Autor